

Det fantastiska ESGB.

Maj månad år 1972 var hektisk i fraktflygbranschen, det rådde hamnstrejk i England. Runt kusten vid Hjuvik låg svanarna på ägg, längre in stod hästhoven rak i diken och i vassarna höjde sig kaveldunet. I grönare områden ovanför surrade bin i ljungen. Hisingen var en idyll.

Det nystartade Air Trader Sweden AB var tillfälligt stationerat på Torslanda med sina Vickers Vanguard fyra motorers fraktmaskiner, vikt 66540 kg och med en lastkapacitet av 20,5 ton. Den så mäktige flygplatschefen rådde över allt, till och med småsaker. Honom hade jag en oplockad gås med sedan 1968 ( Capella Aircharter) då han satt ett tiotal parkeringslappar på min bil, vilken under en långresa stod uppställd på personalparkeringen. En ansökan om tillstånd hade tre veckor före resan lämnats in men ännu inte hunnit behandlas av förvaltningen. Det kan nämnas att först efter femton år blev vi åter goda vänner, han var då pensionär och jag själv chef för Kungsängen i Norrköping.

Vad gjorde då så stora plan på Torslanda ? Jo, vi fraktade knäckebröd till East Midland airport i England och från Wasabröd i Filipstad. Efter en flygning kom en norsk kapten till oss lite oroad. Vi skulle avlösa hans besättning. – I går kväll när vi startade på bana 22 kom vi knappt över kullen i slutet av banan, kanske inte motorerna gav vad de skulle av max effekt ? En provkörning gav inga som helst indikationer på några fel !

När vi så lastade fick vår styrman, en duktig f d mekaniker, för sig att räkna på lastens vikt. -När ni fyller upp så får ni inte lasta längre än hit i utrymmet, meddelade han gubbarna. En av dem opponerade sig. – Varför då ? I går kväll när vi lastade så fyllde vi upp minst 3-4 meter längre i utrymmet. Vi började räkna. Jo, om man staplar upp så långt som lastarna ville och gjort natten innan så skulle vi få tre tons överlast mot vad vi fick och kunde ta ombord ! Detta var alltså anledningen till att planet hade svårt att ta sig över kullen i sydväst efter starten !

Det visade sig sedan, att lastarna beroende på den livliga verksamheten under strejktiden var inhyrda från hamnen i Göteborg och inte hade någon som helst aning om skillnaden mellan att lasta ett fartyg och ett flygplan. Vad jag vet och kommer ihåg så anmäldes incidenten aldrig till myndigheterna.

Ulf Wiberg.

Bilder:

Vickers VC 952 Vanguard Merchantman.

Ulf Wiberg i cockpit på VC 9:an.